

partecipazioni in svariate imprese, italiane ed estere, con impegni particolarmente consistenti nella Snia e nella Sip. Per il piú efficace coordinamento di un portafoglio in costante crescita, nel 1927 fu creato l'Istituto finanziario industriale (Ifi), direttamente controllato dalla famiglia Agnelli.

La crisi del 1929 colpí pesantemente la produzione, tanto di autovetture che di autocarri, che si ridusse a meno della metà nel 1931 e 1932. Tuttavia la Fiat riuscí a risollevarsi senza accusare troppi danni. Nel 1933 la produzione di autovetture era già risalita al 70 per cento dei livelli antecrisi, e quella di autocarri all'85 per cento. Nonostante i rapporti non facili con il fascismo torinese, la capacità di Agnelli di mantenere buone relazioni con il governo consentí alla Fiat di ricevere commesse pubbliche e protezione del mercato interno, sia con l'intervento di Mussolini per impedire l'apertura di una fabbrica Ford in Italia nel 1930-31, sia sul fronte delle tariffe doganali, che furono inasprite fino a superare il 60 per cento sul valore. La Fiat si aggiudicò inoltre nel 1930 importanti contratti con l'Unione Sovietica per uno stabilimento di produzione di cuscinetti a sfera e uno per fusioni in lega leggera. Questi contratti, seguiti da accordi di assistenza tecnica, aiutarono tra l'altro, negli anni a seguire, la ripresa di altre imprese torinesi, quali la Nebiolo, la Savigliano e la Sip, chiamate a collaborare. I rapporti con l'Unione Sovietica consentirono anche di importare quantitativi di materie prime a prezzi convenienti⁸⁹.

L'uscita dalla crisi, tuttavia, non avvenne con la riproposizione del modello di crescita orientato alle esportazioni. Le sanzioni e la politica autarchica andarono in direzione opposta alle proposte di stampo keynesiano, volte al rilancio del potere d'acquisto privato e degli scambi internazionali, formulate da Agnelli in un'intervista del giugno 1932 all'«United Press»⁹⁰. Tra il 1934 e il 1939 la quota delle autovetture esportate si ridusse al 37 per cento, la metà del periodo precedente. Le commesse per la guerra d'Etiopia segnarono la ripresa, ma non compensarono appieno la perdita degli sbocchi commerciali verso i paesi dell'area del dollaro e della sterlina. La fine delle sanzioni, la svalutazione della lira conseguente all'abbandono della parità aurea e un accordo del novembre 1936 per l'incremento degli scambi italo-inglesi riaprirono momentaneamente le esportazioni (nel 1937 si raggiunse il mas-

⁸⁹ CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli* cit., pp. 347-51.

⁹⁰ *Ibid.*, pp. 374-78; S. MUSSO, *Americanismo e politica salariale alla FIAT tra le due guerre*, in «Classe», XIII (1982), n. 22. Il testo dell'intervista alla «United Press» è conservato presso ASF, in versione inglese e in italiano.